

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2197

Vragen van het lid **Baudet** (FVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat de nieuwe Duitse coalitie de vliegtaks gaat verlagen* (ingezonden 17 april 2025).

Antwoord van Minister **Madlener** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Staatssecretaris van Financiën (ontvangen 14 mei 2025).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Nieuwe Duitse coalitie kiest andere koers dan Nederland: lagere belastingen voor luchtvaartsector»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoe beoordeelt u de keuze van de Duitse coalitie om de verhoging van de vliegtaks terug te draaien?

Antwoord 2

Het terugdraaien van de verhoging van het tarief van de Duitse vliegbelasting is afgesproken in het coalitieakkoord van de Duitse coalitie. Op dit moment ligt er nog geen uitgewerkt voorstel van het Duitse kabinet over het terugdraaien van de verhoging van het tarief van de Duitse vliegbelasting. Daarnaast is de keuze om de verhoging van het tarief van de Duitse vliegbelasting terug te draaien een nationale aangelegenheid. Duitsland maakt hierin zijn eigen afwegingen op basis van de nationale context en belangen. Het kabinet heeft hier geen oordeel over.

Vraag 3

Hoe beoordeelt u de keuze van de Duitse coalitie om hiermee de internationale connectiviteit van Duitse luchthavens te verbeteren om zo de economische groei te ondersteunen?

¹ Luchtvaartnieuws.nl, 15 april 2025 (<https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/2/airlines/nieuwe-duitse-coalitie-kiest-andere-koers-dan-nederland-lagere-belastingen-voor-luchtvaartsector>)

Antwoord 3

Duitsland maakt hierin zijn eigen afwegingen op basis van de nationale context en belangen. Het kabinet heeft hier geen oordeel over.

Vraag 4

Waarom heeft u ervoor gekozen om de vliegbelasting op langeafstandsvluchten per 1 januari 2027 te verhogen om 248 miljoen euro extra belastinggeld op te halen? Waaraan bent u van plan dit geld te besteden? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 4

De voorgenomen differentiatie naar afstand van het tarief van de vliegbelasting vloeit voort uit het Hoofdlijnenakkoord. Deze maatregel heeft als doel om de hogere uitstoot van lange afstandsvluchten zwaarder te belasten en is onderdeel van de dekking binnen het akkoord, waarmee het bijdraagt aan het op orde houden van de overheidsfinanciën. De verwachte opbrengsten vloeien, net als andere belastinginkomsten, terug naar de algemene middelen. De besteding daarvan wordt jaarlijks bepaald in de Rijksbegroting. Er is, conform de begrotingsregels, geen specifieke uitgave gekoppeld aan de opbrengst van deze maatregel.

Vraag 5

Bent u ervan op de hoogte dat de invoering van de vliegbelasting vanaf juli 2008 in het jaar daarop (tot 1 juli 2009) naar schatting een afname van circa twee miljoen passagiers op Schiphol en een totale uitwijk naar buitenlandse luchthavens van circa één miljoen passagiers tot gevolg heeft gehad?² Wat vindt u hiervan?

Antwoord 5

Ja. De invoering van de vliegbelasting per juli 2008 viel samen met de wereldwijde economische crisis. De crisis leidde tot een forse terugloop van het vliegverkeer en het is daardoor moeilijk om te bepalen wat het geïsoleerde effect van de vliegbelasting was. Nederlandse luchthavens werden destijds relatief zwaarder getroffen dan andere Europese luchthavens. Ook al voor de economische crisis ondervond de sector medio 2008 de gevolgen van sterk schommelende brandstofprijzen en ongunstige ontwikkelingen in wisselkoersen. In het kader van de bestrijding van de economische crisis heeft het toenmalige kabinet de argumenten voor invoering van de toenmalige vliegbelasting opnieuw gewogen en de beslissing gemaakt de vliegbelasting af te schaffen.³

Het huidige kabinet begrijpt deze beslissing in de context van destijds. Tegelijkertijd is de sociaaleconomische situatie nu wezenlijk anders en daarmee niet te vergelijken met die van de wereldwijde kredietcrisis in 2008. De invoering van de huidige vliegbelasting in 2021 heeft dan ook niet geleid tot vergelijkbare (uitwijk)effecten. Momenteel wordt onderzoek gedaan naar de mogelijke impact van de voorgenomen differentiatie naar afstand van het tarief van de vliegbelasting, waarbij ook de mogelijke afname van aantallen passagiers en de mogelijke uitwijk effecten worden onderzocht. De resultaten van dit onderzoek zullen naar verwachting voor het zomerreces aan de Kamer worden gestuurd.

Vraag 6

Verwacht u dat de aangekondigde verlaging van de vliegtaks in Duitsland in combinatie met de geplande verhoging van de vliegtaks in Nederland tot gevolg zal hebben dat nog meer Nederlanders voor een Duitse luchthaven zullen kiezen? Zo ja, hoe groot is de afname die u verwacht op Schiphol en de uitwijk die u verwacht naar buitenlandse luchthavens (uitgedrukt in aantallen passagiers) – en vindt u deze afname wenselijk? Kunt u uw antwoord toelichten?

² Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, «Effecten van de vliegbelasting Gedragsreacties van reizigers, luchtvaartmaatschappijen en luchthavens», p. 43 (<https://www.kimnet.nl/binaries/kimnet/documenten/rapporten/2011/02/10/effecten-van-de-vliegbelasting-gedragsreacties-van-reizigers-luchtvaartmaatschappijen-en-luchthavens/effecten-van-de-vliegbelasting.pdf>)

³ Kamerstukken II 2009/2010, 32 132, nr. 3.

Antwoord 6

Het is nog niet te voorspellen wat de effecten zullen zijn van een verlaging van het tarief van de Duitse vliegbelasting. Enerzijds omdat er nu nog geen uitgewerkt Duits voorstel beschikbaar is en anderzijds omdat momenteel nog onderzoek wordt gedaan naar de mogelijke impact van de in Nederland voorgenomen differentiatie naar afstand van het tarief van de vliegbelasting. Hierbij worden ook de mogelijke afname van aantallen passagiers en de mogelijke uitwijkeffecten onderzocht. Na het feitelijk invoeren van de afstandsafhankelijke vliegbelasting zullen de effecten goed gemonitord worden.

Vraag 7

Welke gevolgen heeft de verlaging van de vliegtaks in Duitsland volgens u voor de concurrentiepositie van Nederland? Zijn deze gevolgen in uw ogen positief of negatief? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 7

De gevolgen van de verlaging van het tarief van de Duitse vliegbelasting voor de Nederlandse concurrentiepositie zijn op dit moment niet bekend, onder andere vanwege het feit dat er nog geen uitgewerkt Duits voorstel beschikbaar is. Het kabinet zal deze ontwikkelingen goed in de gaten blijven houden.

Vraag 8

Bent u het ermee eens dat het van groot belang is voor de Nederlandse economie om vliegen vanaf Nederlandse luchthavens aantrekkelijk te houden ten opzichte van buurlanden? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 8

Ja. Het is van belang om vliegen vanuit Nederland aantrekkelijk te houden voor onder andere de internationale bereikbaarheid van Nederland, de concurrentiepositie van de luchtvaartsector en het Nederlandse vestigingsklimaat. Elk jaar monitort het Ministerie van IenW de netwerkqualiteit en de connectiviteit van Nederlandse luchthavens en vergelijkt dit met negen benchmark-luchthavens. In 2023 heeft Schiphol de een na beste directe connectiviteit van de benchmark luchthavens (na Istanbul), en de op vier na beste netwerkqualiteit.⁴ In het nu lopende onderzoek naar de impact van de differentiatie naar afstand van de Nederlandse vliegbelasting wordt ook het effect op de netwerkqualiteit onderzocht.

Vraag 9

Bent u bereid de aangekondigde verhoging van de Nederlandse vliegtaks te schrappen, de verhogingen van de afgelopen jaren terug te draaien of eventueel een algehele afschaffing van de vliegbelasting door te voeren – om zo de Nederlandse concurrentiepositie te beschermen en te verbeteren? Zo ja, waarom wel? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

Nee, het kabinet ziet geen aanleiding hiervoor. De invoering van de gedifferentieerde vliegbelasting naar afstand is een afspraak uit het Hoofdlijnenakkoord die verder is uitgewerkt in het regeerprogramma. Het kabinet houdt zich aan deze afspraak.

Vraag 10

Kunt u deze vragen afzonderlijk van elkaar en binnen de daarvoor gestelde termijn beantwoorden?

Antwoord 10

Ja.

⁴ Kamerstuk 31936. Nr. 1168: SEO: Monitor Netwerkqualiteit en Staatsgaranties: 2009–2023.